Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/1016

Der Bundesminister für Verkehr
StB 5 — Ispl 2263 BW 62[II]

Bonn, den 26. Februar 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Planung der Bundesfernstraßen in den Regierungsbezirken Südwürttemberg-Hohenzollern und Südbaden**

Bezug: **Beschluß des Deutschen Bundestages vom 29. Juni 1961 — Drucksache 2894 der 3. Wahlperiode —**

Mit Schreiben vom 29. Januar 1963 — StB 1 — Fha (1963—66) — 1 Bd 63 — habe ich allen Mitgliedern des Deutschen Bundestages den 2. Vierjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen übersandt. In den Erläuterungen sind die Grundgedanken dargelegt, von denen bei der Aufstellung des 2. Vierjahresplanes ausgegangen worden ist. Insbesondere ist dort auch erläutert, wie der „Bundesfernstraßenbedarf" ermittelt wurde. Die dem 2. Vierjahresplan beigefügte Übersichtskarte stellt diesen „Bedarf" im einzelnen dar.

Die Untersuchungen über den Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen in den Regierungsbezirken Südwürttemberg-Hohenzollern und Südbaden im Sinne des Bundestagsbeschlusses vom 29. Juni 1961 gehen von denselben Überlegungen aus wie die Vorarbeiten zum 2. Vierjahresplan. Insbesondere liegt auch ihnen der im 2. Vierjahresplan dargestellte und erläuterte Bundesfernstraßenbedarfsplan zugrunde. Die Übersichtskarte zum 2. Vierjahresplan gilt daher zugleich auch für die Planungen der Bundesfernstraßen in den beiden südlichen Regierungsbezirken des Landes Baden-Württemberg. Aus ihr gehen die Planungen bereits in großen Zügen hervor. Ich darf mich daher bei meinen weiteren Ausführungen jeweils auf diese Karte beziehen.

Das Ergebnis der zusätzlichen Untersuchungen in den genannten beiden Regierungsbezirken ist in dem hier als Anlage beigefügten ausführlichen Bericht dargestellt. Für jede einzelne Bundesfernstraße des Planungsgebietes ist hier ausgewiesen, wie die Bedeutung des Straßenzugs beurteilt wird und welche

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

größeren Baumaßnahmen für erforderlich gehalten werden. Erläuternd darf ich dazu noch folgendes bemerken:

Die Darstellung geht von dem Zustand am Ende des Jahres 1962 aus. In die Untersuchung wurden alle Straßenzüge einbezogen, die bis zu diesem Zeitpunkt als Bundesstraßen gewidmet waren, jedoch nicht solche, die erst nach 1962 zu Bundesstraßen aufgestuft werden sollen. Dagegen sind alle Neubauten mit erfaßt, die an Stelle heutiger Bundesfernstraßen treten oder diese ergänzen sollen.

Die Untersuchungen erstrecken sich im wesentlichen auf die Straßen, die im Sinne des „Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen" (Ausbauplangesetz vom 27. Juli 1957; BGBl. I S. 1189) als Vorzugsstraßen zu planen und auszubauen sind. Es werden also bevorzugt die Straßen des sog. Blauen Netzes für den baldigen Ausbau vorgesehen. In erheblichem Umfange sind jedoch auch Straßen des nichtblauen Netzes in die Untersuchung mit einbezogen worden, und zwar jene, bei denen die Entwicklung gezeigt hat, daß sie abschnittsweise größere Verkehrsbedeutung erhalten haben oder bald erhalten werden, als ursprünglich angenommen werden konnte. Während also das „Blaue Netz" restlos erfaßt wurde, erscheinen in den Nachweisen die weniger vordringlichen Abschnitte des nichtblauen Netzes noch nicht. Diese sollen erst später geplant und durchgreifend ausgebaut werden.

Zur Frage des im Bericht mehrfach angesprochenen sog. Zwischenausbaues ist zu bemerken, daß es sich hier um Baumaßnahmen handelt, die im wesentlichen eine Verbesserung der Fahrbahnen zum Gegenstand haben. Sie bestehen darin, daß die vielfach schon sehr alten, unebenen und schlecht profilierten Fahrbahndecken mit kräftigen bituminösen Belägen versehen werden, so daß eine Erhöhung der Tragfähigkeit und eine Verbesserung in der Ebenheit und im Querprofil erzielt wird. Die Fahrbahnen werden gleichzeitig auf eine Mindestbreite von im allgemeinen etwa 6 m gebracht. Die bessere Profilierung in Verbindung mit einer gewissen Verbreiterung der Fahrbahnen steigert die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der Straße wesentlich. Die Erhöhung der Tragfähigkeit und die mit der neuen Decke erreichte Abdichtung gegen eindringendes Niederschlagswasser verringern die Frostempfindlichkeit erheblich.

Ich darf darauf hinweisen, daß das Ergebnis der Untersuchungen nur aus der Sicht Ende 1962 beurteilt werden konnte. Das Straßennetz ist infolge seiner engen Verbundenheit mit der lebhaften Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsplanungen in den Anforderungen ständigen Veränderungen unterworfen. Diesen Veränderungen muß die Planung stets rasch angepaßt werden. Daher kann jede Gesamtplanung auf dem Gebiet des Straßenbaus, die weit in die Zukunft weist, niemals endgültig sein. Ich darf auf diese Zusammenhänge aufmerksam machen, da sie bei der Beurteilung des Planungsergebnisses berücksichtigt werden müssen.

Was die Untersuchungen für eine neue Autobahn zwischen Stuttgart und dem Raume westlich des Bodensees betrifft, so

haben die inzwischen durchgeführten umfangreichen Überlegungen gezeigt, daß der Bau dieser neuen Bundesautobahn in jedem Falle gerechtfertigt ist. Sie soll im wesentlichen am Ende des 3. Vierjahresplanes zur Verfügung stehen. Nähere Angaben enthält der beigefügte Bericht.

Erstmals wurde auch eine neue zusätzliche Bundesfernstraße in die Betrachtung mit einbezogen, die im Süden des Landes als Ost-West-Verbindung gedacht ist und als Teil einer großen europäischen Durchgangsstraße angesehen werden kann, die von Wien kommend über Salzburg–München–Lindau und weiter über Singen in Richtung Basel bzw. Freiburg führen soll. Sie könnte in Richtung Burgundische Pforte weitergeführt werden und somit zu einer neuen Schnellverbindung nach Frankreich ausgebaut werden. Einzelplanungen hierfür liegen zur Zeit noch nicht vor.

Abschließend darf ich bemerken, daß die umfangreichen Untersuchungen und die Darstellung ihrer Ergebnisse für die Auftragsverwaltung und das Bundesverkehrsministerium einen außergewöhnlich großen Zeitaufwand erfordert haben. Zahlreiche technische Fachkräfte mußten dafür wochenlang eingesetzt und damit der laufenden Einzelplanung entzogen werden. Ich rege deshalb an, daß Anforderungen des Bundestages, die ähnliche umfassende Planungen zum Gegenstand haben, künftig zunächst mit meinem Hause vorbesprochen werden sollten. Ich würde mich dann bemühen, von Fall zu Fall Vorschläge zu machen, wie dem Bundestag die von ihm gewünschten Auskünfte rasch zugänglich gemacht werden können.

Seebohm

Anlage

Gesamtplanung für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Regierungsbezirken Südwürttemberg-Hohenzollern und Südbaden

Vorbemerkungen

In der vorliegenden Gesamtplanung sind alle Baumaßnahmen erfaßt, die erforderlich sind, um das Ausbauziel zu erreichen, welches sich der „Ausbauplan für die Bundesfernstraßen" (Ausbauplangesetz vom 27. Juli 1957; BGBl. I S. 1189) gesetzt hat. Neuentwicklungen seit der Aufstellung des „Ausbauplanes" sind soweit wie möglich berücksichtigt. Die Betrachtung geht von dem Zustand am 31. Dezember 1962 aus.

Bei der engen Verflechtung des Verkehrs in Südbaden und Südwürttemberg mit den Räumen Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart und Ulm wurden die Erhebungen nicht eng auf die beiden Regierungsbezirke begrenzt, sondern es wurden auch die Planungen im südlichen Vorfeld der genannten Städte mit einbezogen.

Erfaßt sind alle Bundesfernstraßen, bestehende und geplante. Auch die Schwarzwaldhochstraße sowie die in den Jahren 1961 und 1962 aufgestuften neuen Bundesstraßen sind berücksichtigt.

Es sind hier nur die Baumaßnahmen behandelt, die im Sinne der Bearbeitung des 2. Vierjahresplanes echte Investitionen erfordern, wie Ausbau, einschließlich desjenigen der Ortsdurchfahrten, Umgehungen, Verlegungen, Neubau, Beseitigung schienengleicher Kreuzungen mit Bahnen und der Bau größerer Brücken, soweit dieser nicht in den schon genannten Maßnahmen enthalten ist. Was den sog. Zwischenausbau (Behelfsausbau) betrifft, so wurde er nur insoweit berücksichtigt, als er im Rahmen des 2. Vierjahresplanes durchgeführt werden soll. Im übrigen sind alle Baumaßnahmen des 2. Vierjahresplanes in der folgenden Darstellung enthalten.

Die Angaben über den 3. Vierjahresplan stellen einen Versuch dar, die Ausbauplanungen über den 2. Vierjahresplan hinaus zu übersehen. Bei der raschen Entwicklung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs und des Straßenbaues können diese Angaben nur als vorläufiger Anhalt gewertet werden. Die genaue Aufstellung des 3. Vierjahresplanes ist erst möglich, wenn die Abwicklung des 2. Vierjahresplanes besser beurteilt werden kann. Für den 3. Vierjahresplan lassen sich naturgemäß nur größere Bauvorhaben erfassen. Kleinere Bauvorhaben ebenso wie der Zwischenausbau sind nicht berücksichtigt, da sie sich so weit voraus nicht übersehen lassen. Sie sind überdies für den Gesamtüberblick nicht entscheidend.

Die Gesamtplanung wird in zwei Gruppen unterteilt:

A. Ausbau der vorhandenen Bundesfernstraßen einschließlich größerer Verlegungen

B. Bau neuer Bundesfernstraßen

Hinsichtlich des bereits getätigten Ausbaus, des Straßenbedarfs und der Bauvorhaben des 2. Vierjahresplanes stimmen die nachstehenden Angaben mit denjenigen der Übersichtskarte zum 2. Vierjahresplan überein. Es wird daher empfohlen, beim Studium der folgenden Ausführungen gleichzeitig auch diese Übersichtskarte zu benutzen. Soweit sich örtliche Abweichungen zwischen der Planungsbeschreibung und der Karte ergeben, gehen diese auf die neuesten Entwicklungen zurück, die in der Beschreibung bereits berücksichtigt werden konnten. Angaben über den 3. Vierjahresplan enthält die Karte noch nicht.

A. Ausbau der vorhandenen Bundesfernstraßen einschließlich größerer Verlegungen

B 3 Bundesstraße 3 (Hamburg–Hannover–Frankfurt) Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel

Die Bundesstraße 3, ursprünglich die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im südbadischen Raum, hat mit der im Jahre 1962 erfolgten Inbetriebnahme der Bundesautobahn von Karlsruhe bis zur Anschlußstelle Lörrach (Weil a. R.—Basel) auf ganze Länge eine wesentliche Entlastung von dem überörtlichen Verkehr erfahren. Dadurch konnte der sonst notwendige Ausbau des gesamten Straßenzuges zunächst zurückgestellt werden, zumal größere Teilstrecken bereits in den Vorjahren ausgebaut wurden. Bis Ende 1962 sind rd. 65 km, und zwar vor allem der Abschnitt Offenburg–Freiburg, verkehrsgerecht ausgebaut worden.

Da die Bundesstraße 3 trotz des Vorhandenseins der Autobahn immer noch eine große Bedeutung für den zwischenörtlichen Verkehr behalten wird, sind im 2. und 3. Vierjahresplan im Zuge dieser Bundesstraße einige Bauvorhaben vorgesehen, die der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs dienen.

Im 2. Vierjahresplan sind vorgesehen: Die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge bei Bruchhausen südlich Ettlingen und in Emmendingen, die Fertigstellung der vierspurigen Großverlegung nördlich Freiburg (sog. Umgehung Gundelfingen), der Ausbau der Teilstrecke Weil a. R.–Bundesgrenze gegen die Schweiz und die Verbesserung einiger Teilabschnitte im Zwischenausbau.

Für den 3. Vierjahresplan kommen voraussichtlich die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs bei Lahr und der Ausbau des Abschnitts zwischen der Bundesstraße 316 (Autobahnanschlußstelle Lörrach) und Weil a. R. in Betracht. Die Auftragsverwaltung hat neuerdings vorgeschlagen, die Bundesstraße 3 südlich Freiburg (zwischen Wolfenweiler und Heitersheim) auf eine längere Strecke zu verlegen. Über diesen Vorschlag ist noch nicht entschieden.

B 10 Bundesstraße 10 (Saarbrücken–)Karlsruhe–Stuttgart–Ulm(–Augsburg)

Die Bundesstraße 10 berührt das Untersuchungsgebiet nur am Rande, und zwar im Raume Ulm, wo sie vor allem als Zubringer zur Bundesautobahn Karlsruhe–München dient:

Ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend soll sie zwischen Autobahn und Stadt, im 2. Vierjahresplan beginnend, vierspurig und kreuzungsfrei auf einer neuen Trasse ausgebaut werden.

In der Ortslage Ulm wird sie im Zuge des sogenannten West-Ringes mit dem gleichen Querschnitt weitergeführt und an die verlegten Bundesstraßen 30 und 19 angeschlossen. Damit soll eine einwandfreie schnelle Verbindung von der Autobahn zu den in den mittel- und oberschwäbischen Raum und in das Allgäu führenden Bundesstraßen 30, 19 und 18 hergestellt werden. Dieses im Stadtgebiet liegende, sehr kostspielige Bauvorhaben wird von der Stadt Ulm mit beträchtlicher finanzieller Unterstützung des Bundes und des Landes z. Z. durchgeführt und soll im Laufe des 2. Vierjahresplanes fertiggestellt werden.

B 12 Bundesstraße 12 Lindau–Kempten(–München–Passau)

Die Bundesstraße 12 von Lindau nach Kempten berührt im Raume Isny das Untersuchungsgebiet.

Mit Rücksicht auf die geplante neue Bundesfernstraße Lindau–München, die im fraglichen Abschnitt etwa parallel zur Bundesstraße 12 verlaufen wird, ist auf der Bundesstraße 12 vorerst kein grundlegender Ausbau geplant. Die Strecke soll lediglich im Zwischenausbau verkehrsgerecht verbessert werden.

Ob die Stadt Isny schon im 3. Vierjahresplan umgangen werden muß, hängt davon ab, ob der Bau der neuen Bundesfernstraße in absehbarer Zeit möglich sein wird.

B 14 Bundesstraße 14 (Waidhaus–Nürnberg–Schwäbisch Hall–)Stuttgart–Herrenberg–Horb–Rottweil–Tuttlingen–Stockach (B 31)

Die Bundesstraße 14 hat in ihrem gesamten Verlauf einen sehr unterschiedlichen Charakter. Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets dient sie nicht nur einem sehr starken Vorortsverkehr, vor allem aus dem Raume Böblingen nach Stuttgart, sondern auch als Hauptzubringer von Stuttgart zur Autobahn München–Karlsruhe. Mit der Fertigstellung der geplanten neuen Bundesautobahn Stuttgart–westl. Bodensee wird ihre Verkehrsbedeutung in diesem Raum noch beträchtlich wachsen, da sie dann auch wichtigster Zubringer von Stuttgart zu dieser Autobahn sein wird. Es ist daher vorgesehen, sie von der Autobahn zum Bodensee bis Böblingen vierspurig und zwischen Böblingen und Stuttgart sechsspurig auszubauen.

Im weiteren Verlauf kann sie voraussichtlich zweispurig bleiben, da sie durch die neue Bundesautobahn eine wesentliche Entlastung erfahren wird. Im Teilabschnitt Herrenberg–Rottweil sind daher nur kleinere Baumaßnahmen vorgesehen. Im übrigen dürfte vorerst ein Zwischenausbau hier voll ausreichen. Die Teilabschnitte Rottweil–Tuttlingen und Tuttlingen–Stockach müssen dagegen wegen ihrer Bedeutung als Zubringer aus dem Raum Tuttlingen und dem Bodenseegebiet zur künftigen Autobahn Stuttgart–westl. Bodensee voraussichtlich voll ausgebaut werden. Aus diesem Grunde wurde auch die Teilstrecke Tuttlingen–Stockach, früher Landstraße I. Ordnung, zur Bundesstraße aufgestuft.

a) *Teilstrecke Stuttgart–Herrenberg*

Im 2. Vierjahresplan wird der sechsspurige Ausbau der Straße von Stuttgart/Vaihingen bis Anfang Umgehung Böblingen, einschließlich Bau einer neuen, vierseitigen Autobahnanschlußstelle, durchgeführt.

Im 3. Vierjahresplan soll dann der Bau der Umgehung Böblingen (vierspurig) und der Teilstrecke Böblingen–BAB Stuttgart–westl. Bodensee (vierspurig) folgen.

b) *Teilstrecke Herrenberg–Rottweil*

Teile dieser Strecke haben bis Ende 1962 einen Voll- bzw. Zwischenausbau erhalten. Die restlichen Abschnitte werden im 2. bzw. 3. Vierjahresplan durch Vollausbau einiger vordringlicher kleinerer Abschnitte im Raume Sulz–Oberndorf oder durch Zwischenausbau den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßt. Im übrigen sind vor allem eine Verlegung nördlich Horb (Umgehung Bildechingen) und eine solche zwischen Horb und Sulz (Umgehung Dettingen), beide im 3. Vierjahresplan vorgesehen, zu nennen.

c) *Teilstrecke Rottweil–Stockach*

Sie wurde im Zwischenausbau bereits wesentlich verbessert. Der 2. Vierjahresplan sieht den Bau der unmittelbar nördlich Tuttlingen gelegenen Umgehung Wurmlingen sowie der südlichen

Teilumgehung Tuttlingen, ferner die Verbesserung einiger Kurven zwischen Rottweil und Tuttlingen vor.

Im 2. Vierjahresplan ist auch an den Bau der Umgehung Neufra südlich Rottweil gedacht.

B 18 Bundesstraße 18 Lindau–Memmingen (–Buchloe)

Die Bundesstraße 18 stellt eine wichtige Verbindung zwischen Lindau und Memmingen und über die Bundesstraße 19 mit Ulm bzw. über die Bundesstraße 12 mit München dar. Sie ist für den Verkehr und damit für die wirtschaftliche Entwicklung Oberschwabens von großer Wichtigkeit.

Wegen der Bedeutung dieser Straße ist vorgesehen, sie zu einer Schnellstraße auszubauen, die fast überall den alten Straßenzug verläßt und überwiegend kreuzungsfrei sein wird.

Die Teilstrecke von der Landesgrenze bei Lindau bis Dürren ist in den Vorjahren ausgebaut worden. Der Nordabschnitt hat Zwischenausbau erhalten.

Im 2. Vierjahresplan werden der südliche Abschnitt der Teilstrecke Dürren–Leutkirch ausgebaut und der nördliche Abschnitt in Angriff genommen werden. Im 3. Vierjahresplan muß die Fertigstellung bzw. der Weiterbau der Reststrecken folgen.

Im Hinblick auf die Tatsache, daß mit dem Bau einer neuen Bundesfernstraße von der Autobahn östlich Ulm nach Lindau (vgl. Abschnitt B 2.) erst in späteren Jahren zu rechnen ist, muß der Ausbau der Bundesstraße 18 mit allen Mitteln vorangetrieben werden.

B 27 Bundesstraße 27 (Göttingen–Fulda–Würzburg–Heilbronn–)Stuttgart–Tübingen Rottweil–Donaueschingen(–Schaffhausen)

Bedingt durch ihre zentrale Lage stellt die Bundesstraße 27 heute ein wichtige Verbindung aus dem Raume Stuttgart zum südöstlichen Schwarzwald, zum westlichen Bodensee und zur Schweiz dar. Die im Zusammenhang mit der Planung der neuen Bundesautobahn Stuttgart–westl. Bodensee durchgeführten eingehenden Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, daß die Bundesstraße 27 auch nach Fertigstellung der Autobahn ihre Bedeutung für den sehr starken zwischenörtlichen Verkehr behalten wird und daher entsprechend ausgebaut werden muß. Ihrem Charakter und ihrer Verkehrsbelastung nach kann die Bundesstraße in 3 Teilabschnitte unterteilt werden.

a) *Teilabschnitt Stuttgart–Tübingen*

Dieser Teilabschnitt soll wegen seiner Verkehrsbedeutung als Zubringer zu der Bundesautobahn Karlsruhe–Ulm und als Verbindung aus dem Raum Tübingen/Reutlingen nach Stuttgart vierspurig ausgebaut werden. Südlich der Autobahn wird die Straße auf einer völlig neuen nach Osten ausholenden Trasse geführt.

Eingeplant ist im 2. Vierjahresplan der Ausbau zwischen Stuttgart/Degerloch und der Bundesautobahn, einschließlich der völligen Umgestaltung der Anschlußstelle Stuttgart/Süd und einschließlich des Anschlusses an die bestehenden Straßen südlich der Autobahn; ferner die höhenfreie Ausbildung der sogenannten Todeskreuzung (B 27/B 28) in Tübingen.

Im 3. Vierjahresplan soll mit Nachdruck der Ausbau der Strecke zwischen der Bundesautobahn und Tübingen vorangetrieben werden.

b) *Teilabschnitt Tübingen–Rottweil–Hüfingen*

Auch dieser Teilabschnitt soll im Endausbau zum überwiegenden Teil einen vierspurigen Querschnitt erhalten. Bei Rottweil soll die Straße in 2 je zweispurige Äste aufgespalten werden, von denen der neu zu bauende östliche Ast gleichzeitig die Umgehung der Stadt Rottweil darstellen wird. Zunächst wird aber der bereits in den Vorjahren durchgeführte zweispurige Ausbau fortgesetzt.

Ausgebaut sind bis Ende 1962 dank der Anstrengungen der zurückliegenden Jahre immerhin bereits insgesamt 42 km, und zwar die Teilstrecke Tübingen–Balingen und die Umgehung Bad Dürrheim, beide Abschnitte zweispurig.

Im 2. Vierjahresplan wird der zweispurige Ausbau von Balingen aus in südlicher Richtung fortgesetzt.

Im 3. Vierjahresplan folgen dann der Ausbau der anschließenden Teilstrecke (bis Schömberg) und der Bau der Umgehung Schwenningen. Die große und wichtige Umgehung Rottweil läßt sich im Rahmen des 2. und 3. Vierjahresplanes voraussichtlich noch nicht verwirklichen.

c) *Teilabschnitt Hüfingen–Bundesgrenze gegen die Schweiz*

Hier genügt auch im Endausbau ein zweispuriger Querschnitt.

Im 2. Vierjahresplan soll die Verlegung südlich Blumberg (bei Neuhaus) als Gemeinschaftsarbeit mit der Schweiz (Grenzübergang) fertiggestellt und die Umgehung Blumberg in Angriff genommen werden. Im übrigen soll die Strecke durch Zwischenausbau verbessert werden.

B 28 Bundesstraße 28 (Straßburg–)Kehl–Freudenstadt–Herrenberg–Tübingen–Reutlingen–Urach–Ulm

Eine wichtige Ost-West-Verbindung im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes ist die Bundesstraße 28, die allerdings ihrem Charakter und ihrer Bedeutung nach in mehrere vollkommen verschiedene Abschnitte eingeteilt werden muß.

a) *Teilabschnitt Kehl/Rheinbrücke–Bundesautobahn–Bundesstraße 3*

Hier handelt es sich um einen ausgesprochenen Zubringer einmal von Straßburg bzw. Kehl zur

Autobahn, zum zweiten von der Bundesstraße 3 zur Autobahn. Zwischen Straßburg und der Autobahn wird die Straße ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend vierspurig ausgebaut. Die Rheinbrücke Kehl mit Zufahrtsrampen, eine Teilstrecke westlich der Autobahn und der Abschnitt zwischen dieser und der Wiedereinmündung in die bestehende Bundesstraße 28 einschließlich Umgehung Appenweier sind bereits fertiggestellt.

Im 2. Vierjahresplan ist die Fortsetzung der Arbeiten an der Verlegung der Bundesstraße 28 bis Kehl vorgesehen.

b) *Teilabschnitt Bundesstraße 3–Freudenstadt–Tübingen*

Die Bundesstraße 28 hat in diesem Abschnitt den Charakter einer Erschließungsstraße für den nördlichen und mittleren Schwarzwald.

Einige Teilstrecken dieses Straßenzuges, so z. B. Kniebis–Freudenstadt und ein längerer Abschnitt östlich Freudenstadt sind fertiggestellt. Eine größere Verlegung östlich Appenweier (sog. Umgehung Oberkirch–Lautenbach) sowie die wichtige Umgehung Freudenstadt werden zwar geplant, ihre Ausführung muß jedoch noch zurückgestellt werden. Teilabschnitte haben Zwischenausbau erhalten, andere werden folgen.

An großen Bauvorhaben ist hier der baldige Ausbau der Ortsdurchfahrt Tübingen (Schloßbergtunnel) vorgesehen. Die Baumaßnahme läuft im 2. Vierjahresplan an und soll mit Schwerpunkt im 3. Vierjahresplan fertiggestellt werden. Das Land Baden-Württemberg macht den Vorschlag, zu einem späteren Zeitpunkt eine neue direkte Verbindung zwischen Freudenstadt und Tübingen bzw. Reutlingen, die den großen Umweg über Nagold–Herrenberg vermeidet, zu bauen. Über diese Anregung ist noch nicht entschieden.

c) *Teilabschnitt Tübingen–Ulm*

In diesem Teilabschnitt haben vor allem die Teilstrecken Tübingen–Reutlingen und Reutlingen–Urach eine größere Bedeutung für den starken zwischenörtlichen Verkehr. Sie sollen im Endausbau möglichst 4 Spuren erhalten, teils in Form einer vierspurigen Fahrbahn, teils durch Auflösung in 2 je zweispurige, getrennt geführte Einzelstraßen, wie z. Z. im Bereich von Metzingen, wo die 2-Fahrbahn die Umgehung der Stadt bilden wird. Für den engeren Bereich der Stadt Reutlingen liegt ein von der Stadt aufgestellter Plan einer Hochstraße vor, über deren Bau noch entschieden werden muß. Auf der übrigen Strecke dürfte ein zweispuriger Querschnitt genügen. Nach der ermittelten zukünftigen Belastung müßte zwar die Teilstrecke Blaubeuren–Ulm im Endausbau auch 4 Spuren aufweisen; ob aber die dort sehr beengten Verhältnisse einen solchen Ausbau überhaupt zulassen werden, muß noch zu gegebener Zeit geklärt werden.

Fertiggestellt sind bis jetzt die Teilabschnitte Reutlingen–Metzingen und Urach–Suppingen (zweispurig).

An größeren Bauvorhaben ist im 2. Vierjahresplan der Ausbau der Ortsdurchfahrt Metzingen und der Straße im Vorfeld von Ulm (bis Klingenstein) vorgesehen. Im 3. Vierjahresplan sollen der Bau der Ortsumgehung Suppingen, der bereits im 2. Vierjahresplan anlaufen soll, der Bau der Ortsumgehung Metzingen und der Ausbau der Reststrecke zwischen Blaubeuren und Ulm (Klingenstein) folgen.

B 30 Bundesstraße 30; Ulm–Biberach–Ravensburg–Friedrichshafen (B 31)

Die Bundesstraße 30 ist eine wichtige Verbindung von Ulm und damit von der Bundesautobahn Stuttgart–München nach Oberschwaben und zum östlichen Bodensee. Im Hinblick auf ihre außerordentliche Bedeutung insbesondere für die Wirtschaft Oberschwabens bildet ihr Ausbau seit Jahren einen Schwerpunkt im Ausbauprogramm der Bundesstraßen.

Bis Ende 1962 sind bereits größere Teilabschnitte zwischen Biberach und Weingarten sowie zwischen Ravensburg und Friedrichshafen fertiggestellt, teils im Wege des Zwischenausbaues verbessert.

Im 2. Vierjahresplan folgt der Ausbau der wichtigsten Abschnitte Ulm–Biberach, der Bau des Südteils der Umgehung Biberach und der vierspurige Ausbau der Teilstrecke Weingarten–Ravensburg.

Im 3. Vierjahresplan wird voraussichtlich der Bau des nördlichen Teiles der Umgehung Biberach möglich sein. Auf Vorschlag des Landes soll zu einem späteren Zeitpunkt eine große Verlegung im Bereich Ravensburg–Friedrichshafen gebaut werden. Genauere Pläne liegen hierfür z. Z. noch nicht vor.

B 31 Bundesstraße 31; Breisach–Freiburg–Donaueschingen–Stockach–Friedrichshafen–Lindau

Die Straße ist eine wichtige Ost-West-Verbindung, Erschließungsstraße für den Südschwarzwald und das Bodenseegebiet sowie Zubringer zur Bundesautobahn Karlsruhe–Weil a. R.(—Basel) und zur Rheinbrücke Breisach. Mit der Fertigstellung der geplanten Autobahn Stuttgart–westl. Bodensee wird die Bedeutung dieser Bundesstraße als Zubringer auch zu dieser Autobahn noch wesentlich wachsen. Ihrem Charakter nach kann die Bundesstraße 31 in drei Teilabschnitte unterteilt werden:

a) *Teilabschnitt Rheinbrücke Breisach–Freiburg*

Hier hat die Bundesstraße 31 den Charakter eines Zubringers zur Autobahn aus der Stadt Freiburg und ihrem Hinterland, dem Südschwarzwald. Sie ist gleichzeitig die wichtigste Verbindung zur Rheinbrücke Breisach und damit zum Elsaß. Da die bestehende Bundesstraße 31 hier nicht ausbaufähig ist, soll zwischen Breisach und

Freiburg eine vollkommen neue Verbindung geschaffen werden. Diese neue Straße erhält von Breisach bis zur Autobahn einen zweispurigen Querschnitt. Von der Autobahn bis Freiburg, einschließlich der von der Stadt zu bauenden Ortsdurchfahrt, wird sie dagegen als Hauptzubringer zur Autobahn, als sog. Zubringer „Freiburg/Mitte", vierspurig ausgebaut. Das Bauvorhaben innerhalb des Stadtgebietes, das mit den Planungen der Straßenbauverwaltung abgestimmt ist, wird durch wesentliche Zuschüsse des Bundes und des Landes unterstützt.

Im Zuge der Teilstrecke Breisach–Freiburg ist die neue Rheinbrücke bei Breisach bereits fertiggestellt und Ende 1962 dem Verkehr übergeben worden.

Im 2. Vierjahresplan sind die Fertigstellung der Rampen zur Rheinbrücke Breisach und der Bau des vierspurigen Zubringers Freiburg/Mitte vorgesehen.

b) *Teilabschnitt Freiburg–Donaueschingen (B 27)*

Diese Teilstrecke dient einmal als Erschließungsstraße für den südl. Schwarzwald, zum anderen als Zubringer zur Autobahn. Ihr Ausbau ist zweispurig geplant. Lediglich im Vorfeld der Stadt Freiburg, etwa bis Kirchzarten, wird im Endausbau ein vierspuriger Querschnitt erforderlich. Fertiggestellt sind bis Ende 1962 ein Abschnitt östlich Kirchzarten, eine größere Teilstrecke östlich Neustadt (einschließlich der großen Verlegung bei Rötenbach–Löffingen) und eine kurze Strecke bei Hüfingen.

Im 2. Vierjahresplan folgen die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei Kirchzarten, der Ausbau im Aufstieg westlich Hinterzarten und der Bau der Umgehung Titisee. Teilstrecken erhalten Zwischenausbau.

Im 3. Vierjahresplan sind der Ausbau zwischen Freiburg und Kirchzarten sowie der Ausbau der Reststrecke zwischen dem oben genannten Aufstieg (bei Höllsteig) und dem Beginn der Umgehung Titisee, ferner der Bau der Umgehung Neustadt vorgesehen.

c) *Teilabschnitt Donaueschingen–Lindau*

Die Bundesstraße 31 ist hier vor allem als Erschließungsstraße für das Bodenseegebiet von Bedeutung. Mit der Fertigstellung der geplanten Autobahn Stuttgart–westl. Bodensee wird sich ihre Verkehrsbedeutung als Zubringer, wie erwähnt, noch wesentlich erhöhen.

In den Vorjahren wurden bereits die Teilstrecke Geisingen-Engen, sowie große Abschnitte zwischen Überlingen und Friedrichshafen ausgebaut.

Im 2. Vierjahresplan folgen, neben der Sanierung des Abschnitts Engen–Überlingen durch Zwischenausbau, der Bau der Umgehung Überlingen und die Beseitigung der beiden schienengleichen Bahnübergänge westlich und östlich von Friedrichshafen. Im 3. Vierjahresplan sind die Verlegung bei Geisingen und der Bau der Umgehung Meersburg vorgesehen.

Die Auftragsverwaltung schlägt vor, später auch noch die Städte Donaueschingen und Friedrichshafen zu umgehen. Diese Planungen sind zunächst vorsorglich in den Gesamtplan mit aufgenommen worden, doch hängt die endgültige Entscheidung über diese Vorschläge davon ab, wie die hier geplante zusätzliche Bundesfernstraße München–Basel/Freiburg geführt wird, und wann sie gebaut werden kann (vgl. Abschnitt B 3.).

B 32 Bundesstraße 32; Hechingen (B 27)–Sigmaringen–Saulgau–Ravensburg–Wangen–Alpenstraße

Die Bundesstraße 32 spielt trotz ihrer relativ geringen Verkehrsbelastung eine wichtige Rolle als Verbindung aus dem Raum Stuttgart–Tübingen–Reutlingen in das schwäbische Oberland.

Wesentliche Teilstrecken sind bereits in den Vorjahren, wenn auch überwiegend im Zwischenausbau, den Erfordernissen des Verkehrs angepaßt worden. An größeren Bauvorhaben sind im 2. Vierjahresplan die Umgehung Sigmaringen und im 3. Vierjahresplan 2 Verlegungen zwischen Sigmaringen und Gammertingen (sog. Umgehungen Veringendorf und Veringenstadt) vorgesehen. Die Reststrecken sollen im 2. Vierjahresplan durch Zwischenausbau verkehrsgerecht ausgebaut werden.

Zu einem späteren Zeitpunkt soll gemäß einem Vorschlag des Landes die Bundesstraße 32 auf einer völlig neuen Trasse nach modernen Gesichtspunkten gebaut werden. Diese Anregung ist zunächst ebenfalls in die Gesamtplanung aufgenommen worden, obwohl eine endgültige Entscheidung erst aufgrund weiterer Einzeluntersuchungen getroffen werden kann.

B 33 Bundesstraße 33; Abzweig von der B 28–Offenburg–Hausach–Villingen–Donaueschingen–Engen–Singen–Konstanz

Die Bundesstraße 33 ist ihrer Verkehrsbedeutung nach gleichzeitig Haupterschließungsstraße von der Rheintalautobahn zum mittleren Schwarzwald, wichtige Verbindung zum westlichen Bodensee (Schweiz) und Zubringer zur Autobahn Karlsruhe–Weil a. R.(—Basel).

Bis Ende 1962 sind die Teilstrecken östlich Hausach, Triberg–Villingen, Engen–Singen und Konstanz–Bodenseefähre ausgebaut worden.

Für den 2. Vierjahresplan sind die Verlegung Offenburg–Gengenbach, die Fertigstellung der Umgehung Villingen, eine Verlegung östlich Singen sowie 2 größere Verlegungen zwischen Radolfzell und Konstanz (sog. Umgehungen Allensbach und Wollmatingen) vorgesehen.

Im 3. Vierjahresplan folgen voraussichtlich der Ausbau südlich Gengenbach, eine Verlegung östlich Villingen und die Umgehung Radolfzell (Teilabschnitt östlich der Bundesstraße 34).

An größeren Verlegungen sind anschließend eine solche zwischen Haslach und Hausach sowie eine Umgehung der Stadt Singen in Aussicht genommen.

B 34 Bundesstraße 34; (Basel–)Grenzach–Säckingen–Waldshut–(Schaffhausen)–Singen–Radolfzell–Ludwigshafen a. S. (B 31)

Die Bundesstraße 34 ist die südlichste West-Ost-Verbindung zwischen Weil bzw. Basel und dem Bodensee. In einigen Abschnitten weist sie einen verhältnismäßig regen zwischenörtlichen Verkehr, bedingt durch die starke Industrieansiedlung zwischen Basel und Waldshut/Tiengen, auf.

Bis Ende 1962 sind ausgebaut: die Strecke Rheinfelden–Schwörstadt sowie je eine solche westlich und östlich Waldshut. Der schienengleiche Bahnübergang nahe der Schweizer Grenze (bei Grießen) wurde beseitigt.

Zwischenausbau in einigen Teilstrecken, der Ausbau östlich Schwörstadt sowie der Bau einer Verlegung westlich Singen (sog. Umgehung Gottmadingen) folgen im 2. Vierjahresplan.

Für den 3. Vierjahresplan ist die Umgehung Schwörstadt vorgesehen.

B 36 Bundesstraße 36; (Mannheim–Schwetzingen–)Karlsruhe–Rastatt–Kehl–Lahr (B 3)

Die Bundesstraße 36 verläuft am westlichen Rande des Untersuchungsgebietes. Durch die Inbetriebnahme der Autobahn Karlsruhe–Weil a. R(–Basel) hat sie an Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verloren. Im Planungsbereich weist sie lediglich im Vorfeld von Karlsruhe einen sehr starken Verkehr auf und soll daher hier (bis Mörsch) vierspurig ausgebaut werden.

Bis Ende 1962 sind im Zuge der Bundesstraße 36 südlich Karlsruhe u. a. folgende Bauvorhaben durchgeführt: Ausbau einiger Ortsdurchfahrten, insbesondere derjenigen in Kehl, Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges nördlich Rastatt (bei Bietigheim) und Ausbau westlich der Autobahn-Anschlußstelle Lahr.

Im 2. Vierjahresplan ist der Ausbau einer Teilstrecke südlich Kehl und anschließend der Zwischenausbau bis Lahr vorgesehen.

Im 3. Vierjahresplan folgen der Ausbau und die Verlegung im südlichen Vorfeld von Karlsruhe und der teilweise Neubau des sog. Autobahnzubringers Lahr. Es ist vorgesehen, beide Maßnahmen nach Möglichkeit schon im 2. Vierjahresplan anlaufen zu lassen.

B 294 Bundesstraße 294; (Bretten [B 35])–Pforzheim–Freudenstadt–Schiltach–Hausach–Haslach/Waldkirch–Autobahnanschlußstelle Freiburg/Nord

In ihrem nördlichen Teil zwischen Pforzheim und Neuenbürg weist die Bundesstraße 294 einen sehr starken Verkehr auf (Vorfeld Pforzheim) und wird daher im Endausbau einen vierspurigen Querschnitt erhalten. Zwischen Neuenbürg und Freudenstadt hat sie vorwiegend Bedeutung für den Fremdenverkehr zum mittleren Schwarzwald. In ihrem weiteren Verlauf über Hausach bis zur Rheintalautobahn (Anschlußstelle Freiburg/Nord) ist die Straße nicht nur für den starken Fremdenverkehr von Bedeutung, sondern sie dient zwischen Haslach und Freiburg, insbesondere im Tal der Elz, im wesentlichen Umfang den Belangen der hier ansäßigen Industrie.

Bis Ende 1962 sind folgende Teilabschnitte fertiggestellt: Eine größere Strecke nördlich Freudenstadt, eine solche nördlich Hausach sowie die Teilstrecke, die als Autobahnzubringer zur Anschlußstelle Freiburg/Nord dient.

Der 2. Vierjahresplan sieht den Bau der Umgehung Neuenbürg mit Beseitigung zweier schienengleicher Bahnübergänge, den Ausbau der Ortsdurchfahrt Alpirsbach (einschließlich der Ortsdurchfahrt Rötenbach), die Verlegung östlich Hausach (bei Halbmeil) und die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei der Einmündung in die Bundesstraße 3 vor. Größere Abschnitte, insbesondere zwischen Hausach und der Einmündung in die Bundesstraße 3, sollen Zwischenausbauten erhalten.

Im 3. Vierjahresplan folgt der Ausbau im südlichen Vorfeld von Pforzheim.

Für später ist geplant, die Stadt Freudenstadt im Osten zu umgehen (einschließlich Loßburg südlich Freudenstadt). Auch die Städte Haslach, Elzach und Waldkirch sollen noch umgangen werden.

B 295 Bundesstraße 295; Stuttgart–Weil der Stadt–Calw (B 296)

Die Bundesstraße 295 hat Bedeutung für den lebhaften Pendelverkehr nach Stuttgart und für den Ausflugsverkehr nach dem Schwarzwald.

Bis Ende 1962 sind erst einzelne kleinere Streckenabschnitte ausgebaut.

Im 2. Vierjahresplan soll die Umgehung einer östlich Calw gelegenen ungünstigen Ortsdurchfahrt (Simmozheim) in Angriff genommen werden. Ferner ist ein größerer Zwischenausbau vorgesehen.

Im 3. Vierjahresplan werden die Arbeiten an der Umgehung Simmozheim abgeschlossen. Der Ausbau einer weiteren Teilstrecke östlich Calw ist in Aussicht genommen.

Es wird daran gedacht, die Straße im Bereich der Kreuzungen mit den Autobahnen Karlsruhe–München und Stuttgart–Heilbronn auf größere Länge zu verlegen. Der Zeitpunkt der Baudurchführung ist allerdings noch offen.

B 296 Bundesstraße 296; Calmbach (B 294)–Hirsau–Calw–Herrenberg (B 14)

Bereits ausgebaut ist die Teilstrecke Hirsau–Calw. Die Straße wurde bereits bis Ende 1962 im Zwischenausbau den Verkehrsanforderungen angepaßt.

Im 2. Vierjahresplan folgt der Ausbau der Ortsdurchfahrt Hirsau.

B 297 Bundesstraße 297; (Loch, B 29)–Göppingen–Kirchheim–Nürtingen/Tübingen (B 27)

Die als Zubringer zur Autobahn-Anschlußstelle Kirchheim und als Verbindung zwischen Göppingen und Tübingen dienende Bundesstraße ist bis auf eine kurze Reststrecke in den Vorjahren durch Zwischenausbau verbessert worden.

Soweit Mittel zur Verfügung stehen, wird auch das Reststück so bald wie möglich durch Zwischenausbau verbessert.

Es liegt ein Vorschlag vor, nach welchem dieser Straßenzug durch den Bau einer neuen Verbindung aus dem Raume Kirchheim nach Metzingen ergänzt werden soll, eine Anregung, die noch genauer untersucht werden muß.

B 311 Bundesstraße 311; Geisingen (B 31)–Tuttlingen–Riedlingen–Ehingen–Ulm

Die Bundesstraße 311 hat trotz ihrer relativ geringen Belastung Bedeutung als Donautalstraße und als Diagonal-Verbindung aus dem südlichen Hochschwarzwald und dem westlichen Bodenseegebiet nach Ulm.

Bis Ende 1962 sind ein Teilabschnitt westlich Tuttlingen sowie einige Teilstrecken bei Riedlingen und Ehingen, teils im Zwischenausbau verbessert, teils endgültig ausgebaut worden. Im 2. Vierjahresplan werden weitere Teilabschnitte im Zwischenausbau verbessert. Außerdem wird der schienengleiche Bahnübergang bei Mengen beseitigt und eine Teilstrecke bei Ulm endgültig ausgebaut.

Im 3. Vierjahresplan folgt der Bau einer Verlegung nordöstlich Riedlingen (sog. Umgehung Unlingen).

Späteren Vierjahresplänen bleiben die neuerdings vorgeschlagenen großen Verlegungen östlich Tuttlingen, bei Messkirch (Messkirch–Göggingen) und bei Herbertingen (Herbertingen–Unlingen) vorbehalten.

B 312 Bundesstraße 312; Reutlingen (B 28)–Pfullingen–Riedlingen–Biberach–Memmingen (B 19)

Die Bundesstraße 312 dient in ihrem nördlichen Teil als Verbindung aus dem Gebiet Tübingen/Reutlingen (Stuttgart) zum mittel- und oberschwäbischen Raum und über die Bundesstraßen 32/30 zum Bodensee. Im Vorfeld von Reutlingen hat sie besondere Bedeutung für die hier ansässige Industrie. Von Riedlingen bis zur Landesgrenze gegen Bayern ist ihre Verkehrsbedeutung als geringer anzusehen.

Bis Ende 1962 sind größere Teilabschnitte der Straße vor allem unmittelbar südlich Reutlingen im Vollausbau fertiggestellt. Im übrigen wurde die Straße in einzelnen Abschnitten, neuerdings auch im Raume Biberach–Memmingen, durch Zwischenausbau verbessert.

Im 2. Vierjahresplan werden der Bau der Entlastungsstraße Reutlingen–Pfullingen und der Ausbau bei Honau in Angriff genommen.

Im 3. Vierjahresplan soll der Bau der Umgehung Riedlingen folgen. Für später ist im Hinblick auf die Schwierigkeiten an der Honauer Steige eine große Verlegung vorgesehen, mit der die Gefällsverhältnisse wesentlich verbessert werden sollen.

B 313 Bundesstraße 313; Nürtingen (B 297)–Metzingen–Großengstingen–Gammertingen–Sigmaringen–Meßkirch–Stockach–Espasingen (B 34)

Die Bundesstraße 313 ist eine weitere Nord-Süd-Verbindung aus dem Stuttgarter und Reutlinger Raum zum westlichen Bodenseegebiet. Sie besitzt hauptsächlich Bedeutung für den Regional- und Industrie-Verkehr sowie für den Ausflugsverkehr zur Schwäbischen Alb.

Ausgebaut sind bis Ende 1962 mehrere kürzere Teilstrecken.

Im 2. Vierjahresplan folgt der Zwischenausbau weiterer Teilabschnitte.

B 314 Bundesstraße 314; Oberlauchringen (östl. Tiengen, B 34)–Stühlingen–Randen–Tengen–Singen (B 33)

Die Bundesstraße 314 dient im wesentlichen dem zwischenörtlichen Verkehr, allerdings auch dem durchgehenden Verkehr, der den vorspringenden Schaffhausener Bereich (Schweiz) umgehen will.

Fertiggestellt ist bereits die Umgehung Stühlingen.

Im 2. Vierjahresplan folgt der Zwischenausbau der Reststrecken. Im Zusammenhang mit dem Bau der Umgehung Blumberg (vgl. Bundesstraße 27) soll eine Verlegung der Bundesstraße 314 im 3. Vierjahresplan im Vollausbau fertiggestellt werden.

B 315 Bundesstraße 315; Bärenthal (B 317)–Lenzkirch–Bonndorf–Weizen (B 314)

Die Bundesstraße 315 ist eine Erschließungsstraße im Südschwarzwald. Sie liegt außerdem im Zuge der kürzesten Diagonal-Verbindung von Freiburg nach Schaffhausen. Sie wird daher vom sommerlichen Reiseverkehr gerne benutzt.

Die Straße wird im 2. Vierjahresplan im Zwischenausbau verbessert. Es ist ferner vorgesehen, die Ortsdurchfahrt Bonndorf auszubauen.

B 316 Bundesstraße 316; Autobahnanschlußstelle Lörrach (Märkt)–Lörrach–Rheinfelden (B 34)

Die Bundesstraße 316 dient als Zubringer aus dem Raum Lörrach–Steinen und dem stark industrialisierten Hochrhein-Gebiet zur Rheintalautobahn.

Fertiggestellt sind der neu gebaute Zubringer zur BAB (Anschlußstelle Lörrach/Märkt) westlich der Bundesstraße 3 und ein Teilabschnitt westlich Lörrach.

Im 3. Vierjahresplan wird das dann noch nicht ausgebaute Zwischenstück zwischen Bundesstraße 3 und

Lörrach (sog. Umgehung Binzen) in Angriff genommen.

B 317 Bundesstraße 317; Bundesgrenze gegen Frankreich–Weil a. R.–(B 3)–Lörrach–Todtnau–Titisee (B 31)

Die Bundesstraße 317 ist die wichtigste Erschließungsstraße des südlichen Schwarzwaldes aus dem Raume Lörrach–Weil–Basel. Sie dient im übrigen dem starken Verkehr der im Wiesetal ansässigen Industrie zur Rheintalautobahn, zum Rheinhafen Weil und zur Grenze (Schweiz, Frankreich), daneben dem sehr bedeutenden ganzjährigen Fremdenverkehr.

Fertiggestellt sind eine Teilstrecke zwischen Lörrach und Schopfheim (sog. Umgehung Steinen) sowie eine Verlegung südlich Todtnau; ferner die Nordostrampe zum Feldbergsattel.

Im 2. Vierjahresplan sind folgende Bauvorhaben vorgesehen: Bau des Autobahn-Zubringers Weil, eine weitere Verlegung östlich Lörrach, eine Verlegung westlich Schopfheim (sog. Umgehung Maulburg) und Bau der Umgehung Todtnau. Im 2. Vierjahresplan wird außerdem der Bau der zollfreien Straße Weil–Lörrach begonnen.

Im 3. Vierjahresplan ist der Bau des Anschlusses an die Umgehung Titisee–Neustadt in Aussicht genommen (vgl. Bundesstraße 31).

B 378 Bundesstraße 378; Rheinbrücke bei Neuenburg–B 3 bei Müllheim

Die Bundesstraße 378 ist ein Zubringer von der Bundesstraße 3 zur Bundesautobahn und zum Rheinübergang Neuenburg–Chalampé.

Der Ausbau der Bundesstraße ist abgeschlossen. Die neuerbaute Rheinbrücke Neuenburg–Chalampé wird in Kürze dem Verkehr übergeben.

B 462 Bundesstraße 462; Rastatt (B 36/B 3)–Gernsbach–Forbach-Freudenstadt (B 28)

Die besonders für die Industrie und nicht zuletzt für den Fremdenverkehr sehr wichtige Bundesstraße 462 (Murgtalstraße) ist in den Vorjahren auf längere Strecken ausgebaut worden. Bis Ende 1962 wurden folgende Teilabschnitte fertiggestellt: Rastatt–Gernsbach, 2 weitere Teilstrecken zwischen Gernsbach und Schönmünzach sowie der Abschnitt Schönmünzach–Freudenstadt (ohne Ortsdurchfahrt Beiersbronn).

Im 2. Vierjahresplan folgt der Ausbau unmittelbar südlich Gernsbach und der Ausbau der Ortsdurchfahrt Schönmünzach.

Im 3. Vierjahresplan ist die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in Baiersbronn eingeplant. Ferner ist der Ausbau unmittelbar nördlich Schönmünzach vorgesehen.

Später sollen dann die Städte Gernsbach und Freudenstadt umgangen werden.

B 463 Bundesstraße 463; Pforzheim (B 294)–Hirsau (B 296)

Die Bundesstraße 463 ist wichtig als Nagoldtalstraße, sie liegt auch im Zuge einer Verbindung zwischen Pforzheim und Tübingen.

Bis Ende 1962 sind einige Teilstrecken zwischen Pforzheim und Hirsau ausgebaut worden.

Für den 2. Vierjahresplan ist der Ausbau der Ortsdurchfahrt Liebenzell und der Zwischenausbau zwischen Bad Liebenzell und Hirsau vorgesehen.

Als letzter Teilabschnitt wird im 3. Vierjahresplan die dann noch verbliebene Lücke nördlich Bad Liebenzell (sog. Umgehung Unterreichenbach) geschlossen.

B 464 Bundesstraße 464; Böblingen (B 14)–Kälberstelle (B 27)

Die Bundesstraße 464 dient als Verbindung zwischen der Bundesstraße 14 (Böblingen) und der Bundesstraße 27. Sie stellt ein Glied des gerne benutzten Verkehrszuges Stuttgart–Böblingen–Tübingen dar.

Größere Straßenbaumaßnahmen sind im Hinblick auf die übrigen sehr umfangreichen Arbeiten im südlichen Vorfeld von Stuttgart hier zunächst noch nicht vorgesehen. Allerdings wird der neue Anschluß an die Umgehung Böblingen (vgl. Bundesstraße 14) hergestellt werden müssen.

B 465 Bundesstraße 465; Kirchheim (B 297)–Donnstetten–Urach–Ehingen–Biberach–Oberessendorf–Leutkirch (B 18)

Die Bundesstraße 465 ist ihrem Charakter und ihrer Verkehrsbedeutung nach in ihren einzelnen Teilabschnitten sehr unterschiedlich.

a) *Teilabschnitt Kirchheim (B 297)–Donstetten (B 28)*

In diesem Teilabschnitt ist die Bundesstraße 465 nicht nur eine wichtige Verbindung zwischen Kirchheim und der Bundesstraße 28, sondern auch Zubringer zur Bundesautobahn Ulm–Stuttgart.

Bis Ende 1962 sind eine Strecke unmittelbar südlich Kirchheim (einschließlich Umgehung Dettingen) sowie die Umgehung Donnstetten fertiggestellt. Im Zwischenausbau wurden weitere Abschnitte verbessert.

Im 2. Vierjahresplan folgt der Zwischenausbau einer weiteren Streckte bei Donnstetten und im 3. Vierjahresplan als Abschluß der Ausbau der noch fehlenden Zwischenstücke Kirchheim und Donnstetten.

b) *Teilabschnitt Urach (B 28)–Ehingen–Biberach (B 30)*

Dieser Teilabschnitt der Bundesstraße 465 dient als Verbindung zwischen dem Raum Urach/ Metzingen und Biberach; er ist insbesondere wichtig als Zufahrtstraße zum Truppenübungsplatz Münsingen.

Fertiggestellt sind bis Ende 1962 die Strecke Urach–Münsingen, Teilstrecken bei Frankenhofen und Berg–Sontheim, der Abschnitt Sontheim–Aufhofen und die Umgehung Aufhofen.

Im 2. Vierjahresplan folgt der Zwischenausbau Münsingen–Ehingen. Die Umgehung Warthausen soll nach Möglichkeit vorgezogen und ebenfalls noch im 2. Vierjahresplan in Angriff genommen werden.

Für den 3. Vierjahresplan ist die Beseitigung der höhengleichen Kreuzung mit der Bundesstraße 311 bei Ehingen vorgesehen.

c) *Teilabschnitt Oberessendorf (B 30)–Leutkirch (B 18)*

Dieser Teilabschnitt wurde in den Vorjahren auf die gesamte Länge im Zwischenausbau verkehrsgerecht ausgebaut.

B 467 Bundesstraße 467; Untereschbach (B 30)–Tettnang–Kreßbronn (B 31)

Die Bundesstraße 467 ist ein wichtiger Teilabschnitt der Verbindung Ulm–Ravensburg (B 30)–Lindau.

Die Teilstrecke der Bundesstraße 30 (bei Untereschach) und Tettnang ist bereis fertiggestellt. Es folgen im 2. Vierjahresplan die Strecke Tettnang–Bundesstraße 31 (bei Kreßbronn) und im 3. Vierjahresplan die Umgehung Tettnang.

B 500 Bundesstraße 500; Bundesgrenze gegen Frankreich–Baden-Baden (B 3)

Die Bundesstraße 500 dient als Zubringer von den Bundesstraßen 36 bzw. 3 zu der BAB-Anschlußstelle Baden-Baden. Sie schließt unmittelbar an die Schwarzwaldhochstraße an und verbindet diese mit der Autobahn. In den Vorjahren ist sie neu, teils vierspurig, gebaut worden.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist an eine Verlängerung der Bundesstraße 500 bis zur Bundesgrenze gegen Frankreich mit dem Bau einer neuen Rheinbrücke gedacht.

Schwarzwaldhochstraße; Baden-Baden (B 3)–Alexanderschanze (B 28)–Hausach–B 31–Bärental–Waldshut (B 34)

Die Schwarzwaldhochstraße dient auf den bereits bestehenden Strecken überwiegend dem sehr starken Fremdenverkehr, sowohl im Sommer wie auch im Winter, zu den bekannten Kurorten und Höhenhotels. Der Nordabschnitt zwischen Baden-Baden und Kniebis (Freudenstadt) hat mit dem Anschluß an die Rheintalautobahn (vgl. Bundesstraße 500) eine wesentlich bessere Einbindung in das Fernstraßennetz erfahren. Mit der Fertigstellung der noch fehlenden Teilstrecken zwischen Freudenstadt und Hausach sowie zwischen Hausach und Titisee wird die Schwarzwaldhochstraße als eine günstige und landschaftlich schöne Nord-Süd-Verbindung zwischen Baden-Baden und Waldshut wesentlich an Bedeutung gewinnen. Schon jetzt ist der Südabschnitt zwischen Titisee und Waldshut eine gern benutzte Verbindung von der Bundesstraße 31 zum Hochrhein-Gebiet.

Fertiggestellt sind Teilstrecken zwischen der Bundesstraße 3 und Baden-Baden (vierspurig), bei Bühler Höhe, südlich Ruhestein, beim Thurner (nördlich Neustadt), zwischen der Bundesstraße 317 (bei Bärental) und Schluchsee sowie ein größerer Abschnitt bei Höchenschwand.

Im 2. Vierjahresplan sollen die Baulücke nördlich der Bundesstraße 28 beim Kniebis geschlossen und

im 3. Vierjahresplan Teilabschnitte nördlich Ruhestein sowie zwischen Höchenschwand und Waldshut ausgebaut werden.

B. Bau neuer Bundesfernstraßen

1. Bundesautobahn Stuttgart–westl. Bodensee

Diese geplante Autobahn gehört als Teilstrecke zu der künftigen Autobahn-Verbindung: Nordseehäfen–Hafraba–Bad Hersfeld–Fulda–Würzburg–Heilbronn–Stuttgart über das westliche Bodenseegebiet in die Schweiz mit Weiterführung über die Schweizer Pässe nach Italien.

Zur Festlegung einer optimalen Linienführung wurden in den letzten Jahren großangelegte verkehrswirtschaftliche Untersuchungen durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet umfaßte den gesamten süddeutschen Raum zwischen Stuttgart und Bodensee sowie zwischen Rhein und Augsburg/Kempten.

Als Ergebnis dieser Untersuchungen stellte es sich heraus, daß die neue Bundesautobahn in der Linienführung Leonberger Autobahndreieck–Herrenberg–Horb–Rottweil–Geisingen–Engen–Singen zu einer erwünschten Ordnung des Verkehrs im Raume Stuttgart–Bodensee führt. Dabei dient die Autobahn, wenn man von ihrer internationalen Bedeutung absieht, vor allem dem überörtlichen Verkehr des Raumes. Dadurch tritt eine Entlastung der bestehenden Straßen ein, wodurch diese verstärkt dem Nah- und Bezirksverkehr der Einzugsgebiete zur Verfügung stehen.

Der Bau der Autobahn Stuttgart–Bodensee soll ab 1966, d. h. im 3. Vierjahresplan, begonnen werden, da sonst zusätzliche Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetz — insbesondere im Zuge der Bundesstraße 14 — notwendig werden.

Der Bau der ersten und wichtigsten Teilstrecke dieser neuen Autobahn zwischen Stuttgart und Engen soll im 3. Vierjahresplan abgeschlossen werden.

2. Bundesfernstraßen Ulm–östl. Bodensee (Lindau)

Die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen ergaben, daß eine Bundesfernstraße Ulm–Bodensee beträchtliche Leistungsreserven aufweist und daher in der ursprünglich gedachten Linienführung zunächst nicht voll wirtschaftlich wäre. Es muß daher noch eine neue Linienführung im Einvernehmen mit der bayerischen Straßenbauverwaltung untersucht werden, die sowohl die Bundesstraße 30 als auch die Bundesstraße 19 vom überörtlichen Verkehr entlasten kann.

Auf alle Fälle ist der vorgesehene Ausbau der Bundesstraße 30 ohne Rücksicht darauf, ob und wann mit dem Bau der neuen Bundesfernstraße begonnen werden kann, erforderlich.

3. Bundesfernstraße Lindau–Singen–Basel bzw. Freiburg

Diese Bundesfernstraße ist als Fortsetzung der im Ausbauplan bereits vorgesehenen Bundesfernstraße München–Murnau–Kempten–Lindau gedacht. Sie hat neben ihrer Aufgabe als neue durchgehende Ost-West-Verbindung vor allem das Problem der Entlastung der Bundesstraße 31 am Bodensee vom Durchgangsverkehr zu lösen. Sie wird im Hinterland des Bodensees und in einem solchen Abstand geführt werden müssen, daß sie den Durchgangsverkehr und den Wirtschaftsverkehr von der Bundesstraße 31 auf sich übernimmt und vor allem zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Städten am Nordufer des Bodensees entscheidend beiträgt.

Ihre Weiterführung den Hochrhein entlang nach Basel bzw. über den Schwarzwald nach Freiburg ist technisch außerordentlich schwierig. Wie die Linienführung aussehen wird und wie sich die Planung volkswirtschaftlich darstellt, müssen noch künftige Untersuchungen klären.